

## ACCIDENT

### survenu à l'avion immatriculé F-GAOU

<b>Événement :</b>	sortie latérale de piste à l'atterrissage.
<b>Cause identifiée :</b>	confusion dans l'action des commandes.

<b>Conséquences et dommages :</b>	pilote et passager légèrement blessés, aéronef fortement endommagé.
<b>Aéronef :</b>	avion Robin DR 400 - 180.
<b>Date et heure :</b>	jeudi 3 janvier 2002 à 16 h 00.
<b>Exploitant :</b>	club.
<b>Lieu :</b>	AD Valenciennes (59), piste 11 revêtue 1710 x 45 m, LDA : 1537 m.
<b>Nature du vol :</b>	voyage.
<b>Personnes à bord :</b>	pilote + 1.
<b>Titres et expérience :</b>	pilote, 39 ans, PPL de 2000, 135 heures de vol dont 5 sur type et 2 dans les trois mois précédents.
<b>Conditions météorologiques :</b>	évaluées sur le site de l'accident : vent 090 /10 kt, CAVOK.

### Circonstances

En provenance de Lille Lesquin, le pilote atterrit sur la piste 11 (voir carte page suivante). Peu après le touché de la roue du train avant, l'avion quitte l'axe de piste et se déporte vers la gauche. Il décolle depuis la piste parallèle en herbe selon une trajectoire orientée d'environ quarante cinq degrés à gauche de l'axe de piste. L'avion vole quelques instants à quelques mètres de hauteur. Il s'incline à gauche, avant de décrocher sur l'aile droite et heurter violemment le sol.

L'observation de l'épave montre que le moteur développait une faible puissance au moment de l'impact.

Le pilote explique qu'il n'a pas freiné pendant le roulement à l'atterrissage. Lorsque l'aéronef s'est déporté vers la gauche, il a actionné le palonnier à droite, sans effet sur la trajectoire. Afin de retrouver le contrôle de l'aéronef, il a voulu "plaquer" la roue avant au sol en poussant sur le manche, tout en maintenant la commande de puissance en position "plein réduit". Il pense avoir instinctivement poussé sa main gauche qui manœuvrait la manette des gaz et tiré sur le manche avec sa main droite. Le passager et le pilote indiquent que l'avertisseur de décrochage est resté actif depuis la remise de gaz jusqu'à l'impact. Le pilote ajoute que son intention était d'atterrir après que l'avion a décollé au second régime.

Le pilote totalise plus de cent vingt heures de vol sur SOCATA TB 9 , dont quarante minutes effectuées la veille de l'accident. Toute sa formation s'est déroulée sur ce type d'aéronef.

Sur TB 9, le pilote en place gauche actionne la manette des gaz, placée en position centrale, avec la main droite.

Le pilote n'avait pas volé sur DR 400 depuis plus de trois mois. Le jour de l'accident, il a utilisé cet avion parce que le TB 9 du club n'était pas disponible.

